

PENDAHULUAN

Perkembangan teknologi di Indonesia telah sangat pesat, berbagai macam kegiatan dapat dilakukan dengan mudah. Kemajuan teknologi tidak bisa dihindari lagi, dari berbagai kalangan sudah merasakan kemudahan dalam kebutuhan hidup. Tingkat kesadaran terhadap perkembangan teknologi sudah berkembang luas sehingga dimana saja dapat mengakses teknologi dengan mudah. Kemajuan teknologi telah merubah cara berpikir dan gaya hidup masyarakat Indonesia dalam menjalankan gaya aktifitas dan kegiatannya (Budiman, 2019).

Salah satu perkembangan teknologi yang berdampak pada kehidupan manusia yaitu munculnya transportasi ojek *online*. Munculnya sarana transportasi ojek *online* juga membuka lapangan kerja baru sekaligus menambah produktivitas nasional. Menurut Suhariyanto (2016) sebelum kemunculan ojek *online* jumlah pengangguran terbuka per Agustus 2015 sebesar 7,531 juta orang. Setelah kemunculan ojek *online* selama 3 tahun angka pengangguran terbuka berkurang sebanyak 530.000 orang. Menurut Setiawan (2018), dari 1 juta pengemudi ojek *online*, sebanyak 75% pengemudi ojek *online* merupakan lulusan Sekolah Menengah Atas (SMA) lalu 15% merupakan lulusan Perguruan Tinggi dan 10% pengemudi dari masyarakat umum. Layanan ojek *online* juga berkontribusi besar bagi pertumbuhan perekonomian Indonesia. Menurut Walandouw (2017) dalam risetnya pada Oktober-Desember 2017 memperoleh data layanan Go Ride (ojek daring) menyumbang Rp 8,2 triliun per tahun dalam menambah pendapatan perekonomian nasional. Selain itu, rata-rata penghasilan pengemudi ojek *online*

dalam satu bulan dapat mencapai Rp 3,31 juta. Sedangkan rata-rata upah minimum yang ada di kabupaten atau kota (UMK) Rp 2,80 juta per bulan.

Salah satu aplikasi ojek *online* yaitu GO-JEK. Aplikasi tersebut memiliki beberapa fitur yaitu *go-car*, *go-food*, *go-shop*, *go-ride*, *go-send*, *go-mart*, *go-box*, dan *go-blubird*. Fitur *go-food* adalah layanan pesan-antar makanan melalui *online* milik GO-JEK. Dalam fitur *go-food* rentan terjadi permasalahan bagi pengemudi ojek *online* yaitu orang yang memesan makanan tidak bertanggung jawab mengambil dan membayar makanan yang dipesannya ataupun ditujukan kealamat yang salah atau sering disebut *orderan fiktif* makanan. Salah satu kejadian terkait *orderan fiktif* makanan pernah dilakukan oleh FAF berusia 14 tahun di Surakarta. FAF memesan makanan sebanyak 185 kali dalam waktu 3 minggu melalui aplikasi ojek *online* dan semua pesanan tersebut tidak dibayar dan malah ditujukan ke alamat orang lain yang membuat pengemudi ojek *online* cemas saat menerima *orderan* makanan berikutnya (Perdana, 2019).

Hasil wawancara yang dilakukan oleh peneliti pada hari Senin, 19 Agustus 2019 dengan pengemudi ojek *online* yang sedang mengantarkan pesanan makanan di perumahan aspol kadipiro, saat ditanya peneliti tentang *orderan fiktif* makanan pengemudi ojek *online* tersebut mengaku pernah mendapatkan *orderan fiktif* makanan dan bercerita kerugian yang ditimbulkan yaitu ada dua hal yaitu kerugian waktu dan masalah psikologis. Kerugian waktu yang diluangkan oleh pengemudi ojek *online* untuk mengurus *orderan fiktif* makanan yang seharusnya bisa mendapat *orderan* makanan lagi tetapi digunakan untuk mengurus pengembalian uang dari mitra ojek *online*. Masalah psikologis yang dialami oleh

pengemudi ojek *online* yaitu merasa tidak yakin untuk mengambil *orderan* makanan yang nilai nya lebih dari Rp.100.000,00. Dampak pada *orderan* berikutnya pengemudi tidak mengambil pesanan yang nilai nya lebih dari Rp,100.000,00 karena merasa cemas.

Kecemasan yang dirasakan pengemudi ojek *online* tersebut dijelaskan oleh Hurlock (1997) perasaan tegang yang disertai gejala fisik yang membuat seseorang untuk melakukan perlindungan diri terhadap sesuatu hal. Fungsinya untuk lebih berhati-hati terhadap situasi tertentu. Penghindaran kognitif dilakukan untuk mengijndari perilaku kecemasan (Ouellet, Langlois, Provencher, & Gosselin, 2019), apabila tidak dapat mengendalikan kecemasan secara rasional, maka ego akan bertindak tidak realistis. Kejadian tersebut dapat disebabkan oleh daya tahan tubuh individu, relasi sosial, ketika akan menghadapi ujian sekolah, dan masalah pekerjaan. Menurut Osmanağaoğlu (2018) gangguan kecemasan merupakan masalah yang umum dari mental.

Jeffrey (2005) menjelaskan aspek-aspek kecemasan menjadi tiga jenis gejala, yaitu: Gejala fisik, yaitu reaksi yang dimunculkan tubuh saat merasa cemas dan takut seperti tubuh bergetar, jantung berdetak kencang, dan sesak nafas. Gejala behavioral, yaitu berhubungan dengan perilaku seperti sulit konsentrasi, perasaan teombang-ambing dan sedih. Gejala kognitif, yaitu kekhawatiran yang mempengaruhi pikiran yang menyebabkan tidak dapat berpikir jernih dan sulit menyelesaikan masalah. Selain itu Dacey (2000) juga menjelaskan komponen kecemasan menjadi tiga jenis gejala, yaitu: a) komponnen psikologis, yaitu reaksi yang dimunculkan tubuh seperti tegang, gugup, gelisah, takut, cemas, merasa

tidak aman, mudah terkejut. b) komponen fisiologis, yaitu berhubungan dengan organ dalam tubuh seperti keringat dingin dari telapak tangan, jantung berdebar, tekanan darah naik, sentuhan dari lingkungan berkurang. c) komponen sosial, yaitu kekhawatiran yang ditunjukkan individu dalam lingkungannya seperti gangguan tingkah laku dan tidur kurang nyenyak.

Selain aspek-aspek kecemasan, juga terdapat faktor yang mempengaruhi kecemasan. Menurut Bandura (1994) menyebutkan kecemasan dipengaruhi 2 faktor yaitu: Efikasi diri, adalah kemampuan individu untuk menghadapi situasi tertentu. *Outcome expectancy*, adalah suatu kemampuan individu untuk mencegah munculnya kecemasan.

Efikasi diri merupakan salah satu faktor munculnya kecemasan. Efikasi diri menurut Zimmerman dan Cleary (2006) adalah keyakinan individu untuk melakukan tentang suatu hal. Efikasi diri digunakan untuk menambah kepercayaan diri seseorang dalam kemampuannya untuk mengelola perilaku mereka sendiri (Ding, Newman, Buhs, & Shell, 2018). Namun, Skaalvik & Skaalvik (2016) menyebutkan bahwa orang yang memiliki efikasi diri yang rendah rentan untuk memperbesar kemungkinan masalah dan ancaman dari kekurangan mereka.

Selain itu, menurut Bandura (1977) efikasi diri memiliki dimensi-dimensi yaitu: *Magnitude*, adalah seberapa kuat keyakinan individu untuk melaksanakan tugas dengan tingkat kesukaran atau kesulitan yang berbeda-beda. *Generality*, adalah seberapa kuat keyakinan individu pada lingkungan bidang tugas yang

dikerjakan. *Strength*, adalah seberapa kuat keyakinan individu untuk mengesampingkan kesulitan yang dialami.

Menurut Bandura (1997) faktor-faktor yang mempengaruhi efikasi diri pada individu yaitu: Budaya, sebagai konsekuensi dari tindak individu. Jenis kelamin, mempengaruhi perkembangan kemampuan laki-laki dan perempuan. Usia, efikasi diri diperoleh dari pengalaman hidup seseorang. Tingkat pendidikan, efikasi diri terbentuk dari proses belajar di pendidikan formal. Pengalaman, efikasi muncul dari proses adaptasi. Sifat tugas yang dihadapi, individu menilai dirinya kemampuannya dari tugas yang dihadapi. Insentif eksternal, mendapat penghargaan meningkatkan efikasi diri seseorang. Status dan peran individu dalam lingkungan, semakin tinggi derajat dalam lingkungan maka efikasi diri semakin tinggi. Pengetahuan tentang kemampuan diri, jika individu dinilai positif maka efikasi dirinya besar dan juga sebaliknya.

Dari penjelasan diatas terdapat beberapa penelitian yang membahas tentang efikasi diri diantaranya, menurut Muris (2002) dalam penelitiannya memperoleh kesimpulan bahwa tingkat efikasi diri yang tinggi umumnya disertai dengan kecemasan yang rendah pada remaja normal. Selain itu, menurut Jannah (2015) dalam penelitiannya mendapatkan data efikasi diri berpengaruh signifikan terhadap kecemasan siswa yang akan menempuh ujian SBMPTN dengan presentase 41,4% jadi masih terdapat 58,6% faktor diluar efikasi diri yang berpengaruh pada kecemasan seperti dukungan sosial di lingkungan, kepribadi dalam individu, tingkat pendidikan dan pengalaman yang kurang menyenangkan. Rahmawati (2017) melakukan penelitian yang memuat hasil ada hubungan negatif

yang sangat signifikan antara efikasi diri dengan kecemasan menghadapi dunia kerja pada siswa SMK sebesar 26,8% jadi masih ada 73,2% faktor lain diantaranya kepercayaan diri, kurangnya keahlian dan pengalaman dalam bidang pekerjaan, genetis, kurangnya dukungan sosial, peristiwa traumatis, dan konflik psikologis yang tidak terpecahkan. Dari dua penelitian terdahulu tersebut mengatakan adanya pengalaman terdahulu yang kurang baik. Pada penelitian ini penulis ingin meneliti pengemudi ojek *online* yang sudah pernah mendapat *orderan fiktif* makanan dan masih menerima *orderan* makanan. Efikasi diri pengemudi ojek *online* untuk membayar *orderan* makanan berikutnya belum pernah diteliti sebelumnya sehingga peneliti tertarik untuk menelitinya. Jika efikasi diri pengemudi ojek *online* tinggi maka kecemasan menerima lalu membayar *orderan* makanan berikutnya akan rendah, namun jika efikasi diri pengemudi ojek *online* rendah maka kecemasan menerima *orderan* makanan berikutnya akan tinggi yang menyebabkan pengemudi tersebut tidak menerima dan membayar *orderan* makanan berikutnya.

Tujuan dari penelitian ini yaitu: 1. mengetahui hubungan antara efikasi diri dengan kecemasan *orderan fiktif* makanan pada pengemudi ojek *online*, 2. mengetahui tingkat efikasi diri pada pengemudi ojek *online* setelah mendapat *orderan fiktif* makanan, 3. mengetahui tingkat kecemasan pada pengemudi ojek *online* dalam menerima *orderan* makanan selanjutnya, 4. mengetahui sumbangan efikasi diri terhadap kecemasan pada pengemudi ojek *online*. Hipotesis penelitian ini adalah hubungan negatif antara efikasi diri dengan kecemasan menghadapi *orderan fiktif* makanan.